Roundtable
on Border Issues

Joint New York-Ontario

Border Issues Roundtable Report

APRIL 2002

Ontario

The trade relationship between the United States and Canada is the largest such relationship in the world. The volume crossing the U.S.-Canadian border encompasses more than US$1.4 billion a day in commerce and over 200 million people a year. The portion of that trade which flows between New York State and Ontario is a major part of the total trade relationship. In 2000, New York-Ontario trade exceeded US$20 billion/CDN$ 30 billion.

In recognition of this important relationship and the economic impacts on both economies, New York State and the Province of Ontario work closely to create conditions at and around the border that encourage efficient trade and travel. Both governments support several standing working groups on issues relating to trade and border issues. In June 2001, the first ever New York-Ontario Economic Summit was held, dedicating a substantial amount of time to border issues.

The tragic events of September 11 underscored the need for both governments to bring border security to the forefront of discussions. It became clear that there never had been a more important time for both governments to analyze economic and security concerns of mutual significance, in order to support a comprehensive and coordinated border policy.

Shortly after the terrorist attacks, Premier Mike Harris and Governor George E. Pataki called upon their respective security experts, business leaders, and government officials to assemble and make recommendations for actions that could be taken by businesses, travellers, governments at all levels.

On November 2, 2001 Ontario held a Roundtable on Border Issues in Toronto, under the direction of the Minister of Economic Development and Trade, the Honourable Robert Runciman, MPP. Shortly thereafter, on November 28, 2001, New York held its Roundtable in Buffalo, hosted by Governor Pataki and Empire State Development Chairman Charles A. Gargano.

Subsequent to the two Roundtable meetings, Ontario and New York each issued a report describing the particular ideas and proposals that emerged during the respective discussions. This joint report is meant to serve as a follow-up to both roundtables, in order to highlight common themes, and calls for action. It incorporates the respective responses, to date, by both New York and Ontario.

Both Roundtables confronted the same challenge: How to ensure that legitimate individuals and commerce can cross the border without undue hindrance, while at the same time putting measures in place that identify, deter and detain potential criminals.

At the outset, participants at each roundtable agreed to focus on expanding and/or further defining a "smart border" concept, within the context of achieving a "zone of confidence."

- A "smart border" approach means using advanced technology, such as biometrics and bar codes, to directly secure and expeditiously track the flow of people and commerce across the shared border.

- A "zone of confidence" builds on the trust and extensive cooperation that already exists between the U.S. and Canada. A well-functioning "zone of confidence" would permit relatively unimpeded movement across the Canada-U.S. border by ensuring, to the greatest extent possible, that inspection and interdiction takes place abroad or at the first point of entry into North America.

Using these concepts as a framework, Ontario and New York identified the following priority action items for the consideration of the respective federal governments:

- Add more Custom Service inspectors and Border Patrol agents at border crossings. This would alleviate border congestion in light of the new security measures since September 11. As summer approaches, this is considered critical to the tourism industry. Legislation introduced in Congress to appropriate funds for staffing the border *Customs Border Security Act of 2001* (HR 3129) has not yet passed; lawmakers must follow-through on commitments made in the autumn.

- Use advanced technology to expedite and/or pre-clear individuals crossing the border. People identified as low-risk could be cleared instantaneously at the border if they participated in a biometrics program. Participation would be voluntary; travellers more concerned about privacy implications could opt for slower processing.

- Use advanced technology on cargo to expedite and/or pre-clear border crossings for drivers and delivery of their goods. Placing bar codes on goods still on the manufacturing floor would permit inspection away from the congested border, in addition to enabling customs agents to track goods prior to arrival at the border. Truck drivers would participate in a biometrics program; their pre-cleared goods could arrive at destination even quicker than was the case pre-September 11.

- "Reverse inspections" Customs officials from the U.S. and Canada could set up inspection stations on the opposite side of the border. This would help diminish the vulnerability of bridges and tunnels joining the two countries, to the prospect of terrorist attacks.

- Improve coordination and cooperation between all authorities responsible for the border. In order to implement the reforms needed to meet both efficiency and security objectives, agreement on technologies, policies and procedures will be essential. Sovereignty need not be compromised if communication is thorough and standards are high.

New York and Ontario continue to strongly advocate the quick implementation of the Roundtables' recommendations. Both they and their key leaders: Charles A. Gargano, Chairman, Empire State Development; Robert Runciman, Ontario Minister of Economic Development and Trade; James Kallstrom, Senior Policy Advisor to the Governor on Counter-Terrorism, New York State Office of Public Security; Norman Inkster and Lewis MacKenzie, Security Advisors to the Ontario Government; Joseph H. Boardman, Commissioner, New York State Department of Transportation; and Brad Clark, Ontario Minister of Transportation, are dedicated to working closely with their counterparts at all levels of government in order to remedy these pressing border issues.

Ontario's Actions Since September 11, 2001

Improving border security and protecting Ontario's vital trading relationship with the U.S. have been urgent priorities for the Ontario government following the events of September 11, 2001. The Government of Ontario has acted rapidly and decisively not only to allay Ontarians' fears about their safety and economic security, but to reassure the United States about security matters.

Immediately following the attacks on New York and Washington, Premier Harris and Economic Development and Trade Minister Bob Runciman made Ontario's views clear to the Canadian government. During a Special Debate in the legislature in September, Premier Harris called on the Federal government to "harmonize" and coordinate customs procedures to create a common North American security perimeter.

In a letter to Prime Minister Chrétien on November 6, 2001, Premier Harris underlined his support for perimeter security and emphasized the need for Canada and the U.S. to work together to create a more secure border while ensuring the efficient exchange in traded goods and services between the two nations. The Premier also reiterated his call for a common North American Security Perimeter in a speech to the Canadian Society of New York on February 5th and during his trip to Windsor to meet with Michigan Governor John Engler on March 6th.

Minister Runciman followed this up with letters to federal Ministers Pettigrew and Tobin to reinforce his concerns and met with Brian Tobin (then federal Industry Minister) on Friday, November 30th. (Note: Discussions on border issues began prior to the events of September 11th. In June 2001, Minister Runciman raised with the Canadian Ambassador to the U.S. the idea that "holding zones" be located away from the border to facilitate pre-clearance.)

Premier Harris and Minister Runciman met in person with political leaders from New York and Michigan. On October 16, the Premier and Minister travelled to New York City to meet with their counterparts (Governor Pataki and Charles Gargano, Chairman of Empire State Development) to discuss the importance of actions by all governments to keep traffic flowing across the border. This followed-up on the Ontario-New York Economic Summit held June 25-26, 2001.

On March 6, 2002, Premier Harris met with Michigan Governor John Engler to discuss a series of bilateral issues. At the press conference that followed, the Governor stated that "the U.S. side has the responsibility to step up and put the kind of investment on

the border previously made by Canada" – and declared that "President Bush's Budget does that." Premier Harris reiterated his "strong advocacy of perimeter security," declaring that he "wants Canada to be inside the perimeter" and to achieve it he is open to "accepting each other's standards, including on immigration." The Premier and Governor agreed that a Joint Economic Summit would be held on June 13-14 in Windsor and Detroit. This Summit will include a borders component.

Individual ministries within the Ontario government have also acted in response to the events of September 11th. In mid-February, the Ministry of the Solicitor General organized a Counter-Terrorism Summit in Niagara Falls. The Summit brought together high-ranking officials from police, fire and emergency services and featured expert speakers from Canada, the U.S., the United Kingdom and Israel. The common themes expressed by delegates included working together to fight terrorism; sharing counter-terrorism intelligence; government support through funding the planning and implementation of emergency response; and raising public awareness.

Consumer and Business Development Minister Norm Sterling who also serves as the Minister of Ontario Ministry of Transportation responded to the need to heighten security measures by writing U.S Homeland Security Director Tom Ridge to invite his office to open a dialogue in order to ensure that Ontario's vital statistic documents, such as birth certificates, is consistent with U.S. requirements. On March 6, 2002, the Ministry of Economic Development and Trade and the Ministry of Transportation jointly hosted a stakeholders' meeting to solicit industry viewpoints and priorities for contingency planning at the border.

At a borders conference in Albany, New York, on March 13th, Ontario Tourism, Culture and Recreation Minister Hudak and New York Deputy Commissioner of Marketing, Advertising and Tourism for Empire State Development Brian Akley, agreed to establish an advisory committee on encouraging reciprocal tourism. It was also announced that a binational Ontario-Niagara pilot project called *Open Doors*, a concept imported from Scotland, *would* begin in the Fall of 2002.

Ontario has also initiated a series of specific actions and/or legislation aimed at addressing the threat of terrorism. In September and early October, Premier Harris announced a collection of counter-terrorist actions that the Ontario government would take including:

- Appointing Norman Inkster, retired commissioner of the RCMP, and retired Major-General Lewis Mackenzie as security advisors to the provincial government; and
- Improving Ontario's ability to handle large-scale emergencies through a comprehensive review of our emergency response plans.

Following the events of September 11, 2001, Premier Harris moved quickly to enhance the province's emergency preparedness and counter-terrorism capacity by investing nearly $40 million in public safety initiatives, supporting the economy, providing help to victims of crime and their families and addressing tourism issues. The investment included a doubling of *Emergency Measures Ontario's* budget to improve its ability to respond to emergencies and assist municipalities. The investment also created the

Provincial Emergency Response Team, a new rapid-response unit of the Ontario Provincial Police that will be specially equipped to combat terrorist threats, and an Anti-Terrorism unit that will investigate and track down terrorists and their supporters.

Furthermore, Ontario has also put into action plans to:

- require all municipalities to maintain emergency response plans and train their employees accordingly.
- work with owners and operators of large buildings and public facilities to develop appropriate emergency response programs.
- prepare legislation to increase document security (e.g. birth certificates) and take measures to ensure the safety of information that could pose a threat.
- act in concert with the federal government to ensure that non-residents awaiting immigration hearings and who require high security are held in a maximum security institution.
- determine what additional resources/legislation are needed to "keep Ontario safe".

Ontario has introduced legislation to create a Provincial Counter-Terrorism Plan and establish Emergency Management Measures. The Plan describes the arrangement and measures that would be taken by the Ontario government, municipalities and local police services to maintain public confidence and safeguard the health, safety, welfare and property of its citizens in the event of a terrorist incident.

The Emergency Readiness Act would, among other things, require municipalities and provincial ministries to undertake a risk assessment and critical infrastructure identification process in developing their emergency program, provide municipalities with consistent standards for emergency plans and establish a central repository for emergency plans at Emergency Management Ontario.

New York State's Actions since September 11, 2001

In response to the horrific attacks of September 11th, Governor Pataki created The New York State Office of Public Security by Executive Order on October 10, 2001. James K. Kallstrom, former Assistant Director in Charge of the New York Division of the Federal Bureau of Investigation, was named inaugural Director of the office. Mr. Kallstrom was named Senior Policy Advisor to the Governor for Counter-Terrorism, with John W. Scanlon, formerly Chief of Patrol of the New York City Police Department, as Director. The mission of the Office, as outlined in the Governor's Executive Order, lies in "overseeing, directing and coordinating public security resources and reviewing public security policies, protocols and strategies of State agencies including, but not limited to, the Division of State Police, the Division of Military and Naval Affairs, State Emergency Management Office, Department of Health, Department of Environmental Conservation, Division of Criminal Justice Services, Department of State, Office of Technology and the Department of Transportation."

The Office of Public Security is responsible for counter-terrorism preparedness in all stages, from prevention and detection of, response to and recovery from an act of terrorism perpetrated in New York State.

- In November 2001, the Office of Public Security formed a statewide Executive Committee for Law Enforcement, encompassing local and county police chiefs and sheriffs as well as State Police Troop Commanders, as a board structure for enlisting the 30,000 police officers operating outside of New York City in the war on domestic terrorism. This was accomplished as a predicate to dividing the State into 16 Counter-Terrorism Zones, for the purpose of disseminating terrorism-related advisories and information on a regional basis.
- On January 29, 2002, the Governor unveiled the Counter-Terrorism Network, a secure, encrypted communications system housed on a dedicated desktop terminal, that communicates terrorism-relevant alerts, advisories and background information to the 543 police departments operating throughout the State.

New York State and Ontario: Cooperative Security Efforts and Initiatives

The vitality of trade and commerce on the North American continent must be preserved and developed, even as we cooperatively enhance our efforts to deter the movement of terrorists and their resources. The northern border is an enabler and a gateway to economic prosperity, yet in the post-9/11 context represents one of our nation's greatest vulnerabilities. According to U.S. Customs statistics, each year 3.4 million passenger vehicles and 721,000 commercial vehicles cross the Peace Bridge from Canada; 1.7 million passenger vehicles and 486,000 commercial vehicles enter New York in Buffalo; 2 million passenger vehicles cross the Rainbow Bridge; 530,000 passenger vehicles enter at the Whirlpool Bridge and 1 million passenger vehicles and 400,000 commercial vehicles cross into the United States at Lake Champlain.

- Senior staff from the Office of Public Security attended the Counter-Terrorism Summit organized by the Ministry of the Solicitor General, held in Niagara Falls in mid-February, to exchange ideas and information in a cooperative approach towards countering terrorism.
- New York State Police, in concert with the Office of Public Security, is adding 120 State Troopers to be assigned to Troop Commands in proximity to the northern border, for the purpose of enhancing inspections of personnel and vehicles entering from Canada. These Troopers will all receive the counter-terrorism awareness training being offered by DCJS. The Governor has dedicated $1.5 million towards this effort.
- As a further recommendation, the Office of Public Security is advocating State Police's proposal of a co-location program to enhance the Integrated Border Enforcement Team (IBET) efforts at the Akwesasne Indian Reservation, which straddles Franklin and St. Lawrence Counties in New York and the Provinces of Quebec and Ontario in Canada. The reservation has been identified as a haven for smuggling illegal aliens, weapons, narcotics and other contraband between the U.S. and Canada due to numerous unguarded land and water crossings within the confines of the reservation. The IBET concept would house State Police, Border Patrol, Customs Service and INS at one central location, cooperating directly with the Akwesasne tribal police.
- The Office of Public Security has met with numerous constituencies regarding security at the northern border, including New York State Police Troop Commands which have jurisdiction in the border/ Akwesasne Reservation area; the District Attorney's Offices for Franklin and Niagara County, the New York State Liquor

Authority and Office of Tax Enforcement. On the Federal level, the Office has conducted dialogue with the Commissioner of the Immigration & Naturalization Service, the U.S.Customs Commissioner, Coast Guard, Border Patrol and the U.S. Attorney for the Western District of New York, as well as the Royal Canadian Mounted Police, Canadian Customs, the Canadian Security Intelligence Service, and Canadian Security Intelligence Ontario.

Transportation

On November 19, New York State Department of Transportation (NYSDOT) and MTO co-hosted a meeting in Niagara Falls, Ontario of approximately 70 representatives of government (federal, state, province, county, region and city) agencies and transportation providers (including railroads, airports and bridge authorities) from southern Ontario and western New York. The November 19 meeting was the first step in assembling transportation stakeholders to discuss ongoing efforts and activities, identify key issues and concerns, and outline a framework for follow-up activities. The meeting was a very productive first step: from information obtained, MTO and NYSDOT have taken the lead in developing recommendations and a structure (Bi-national Transportation Strategy Working Group, steering committee and subcommittees) for advancing this effort. Private stakeholders and federal inspection agencies will need to be involved. NYSDOT and MTO have identified a steering committee to guide the overall effort in developing an action plan and setting priorities for moving the effort forward.

The steering committee is made up of NYSDOT, MTO, Transport Canada, the U.S. Federal Highway Administration, the Peace Bridge Authority(PBA), the Niagara Falls Bridge Commission(NFBC) , the Region of Niagara(RMN) and the Greater Buffalo and Niagara Regional Transportation Council(GB-NRTC). Based on the issues identified at the November 19, 2001 Working Group meeting and refined by the Steering Committee, three interactive subcommittees have been established to take responsibility for specified activities.

The Information/Data Subcommittee, co-chaired by GB-NRTC and RMN, is summarizing the context, challenges and currently planned initiatives to improve cross border travel in the bi-national region. This will include an integrated base map and modeling effort of the cross border transportation facilities. The Border Crossings Subcommittee, co-chaired by the PBA and the NFBC, is identifying the impediments to increased regional trade and tourism and procedures to maintain secure and efficient border crossings. The Transportation Infrastructure Subcommittee, co-chaired by MTO and NYSDOT, includes two subtasks: Multimodal Transportation Strategy (with MTO as the lead) and the ITS Shared Border Area Strategy (with NYSDOT as the lead). The MTO is currently developing terms of reference for a consultant contract to develop a comprehensive transportation strategy for the broader bi-national region, with the aim of improving efficiency of the movement of both goods and people. NYSDOT is progressing a consultant contract to develop an ITS Architecture and Strategic Plan for border crossings and trade corridors. The initial effort will focus on the western New York crossings. Both of these efforts should commence in early fall and be completed by late next spring. All three subcommittees will reach out and involve other Working Group members as well as other stakeholders.

A fall 2002 meeting of the Bi-National Transportation Strategy Working Group is being planned to discuss progress of the Subcommittees' efforts and solicit Working Group input.

In addition to the Bi-National Transportation Strategy Working Group, MTO and NYSDOT have joined with Michigan DOT, USDOT, Transport Canada and the international bridge and tunnel operators to discuss, coordinate and share best practices/information on threat assessments, protection measures and emergency responses for the international bridge and tunnel crossings and approaches. This group expects to host a workshop in the Fall with facilities owners/operators, other interested stakeholders and security experts and, subsequently, develop a framework for best practices. As a subset of this effort, MTO, NYSDOT and Michigan DOT have begun discussions on coordinating border crossing transportation contingency planning and traffic management plans, including communications protocols for future incidents.

Joint US-Canada Initiatives

On December 12, 2001, the Honourable John Manley, (then Canada's Minister of Foreign Affairs and Chairman of the Ad Hoc Cabinet Committee on Public Security and Anti-Terrorism) and former Governor Tom Ridge, Director of the Office of Homeland Security in the United States, signed a declaration for the creation of a *Smart Border for the 21st Century* between the United States and Canada.

Consistent with ideas raised at the New York and Ontario Roundtables, the *Smart Border Declaration* outlines a 30-point Action Plan, based on four pillars, to collaborate in identifying and addressing security risks while efficiently and effectively expediting the legitimate flow of people and goods back and forth across the Canada-U.S. border.

The Declaration includes 21 new objectives and builds on nine other recent U.S.-Canada initiatives set out in the eight-point, December 3, 2001 Joint Statement of Cooperation on Border Security and Regional Migration Issues, and in an FBI-RCMP agreement to improve the exchange of fingerprint data, of the same date.

The new objectives contained in the *Secure and Smart Border Action Plan* are as follows:

Secure Flow of People:

- develop and deploy a secure card for permanent residents;
- resume, evaluate and expand the NEXUS pilot project at the Sarnia-Port Huron border point and discuss its expansion to air travel;
- review practices and procedures for the screening of refugee/asylum claimants;
- implement the Canada-U.S. Pre-clearance Agreement, resume in-transit pre-clearance at Vancouver and expand it to other airports;
- share Advance Passenger Information and agreed-to Passenger Name Records for flights in transit and between Canada and the U.S.;

- review customs and immigration presence and practices at international ferry terminals;
- develop jointly an automated immigration database; and
- provide international technical assistance.

Secure Flow of Goods:

- establish complementary systems for commercial processing, including audit-based programs;
- develop an integrated approach for processing truck, rail and marine cargo away from the border;
- establish criteria for the creation of small, remote joint border facilities;
- share customs data; and
- exchange information and analysis to target marine in-transit containers.

Secure Infrastructure:

- work to secure resources for joint and coordinated physical and technological improvements to border and trade corridor infrastructure;
- deploy interoperable technologies for the secure movement of goods and people;
- assess threats and protect trans-border transportation and other critical infrastructure; and
- finalize agreement on comparable/equivalent aviation security and training standards.

Coordination and Information Sharing:

- address legal and operational challenges to joint removals of deportees;
- bring into force legislation on terrorism;
- exchange advance information on individuals and organizations designated as engaging in terrorist fundraising; and
- increase dialogue and commitment to joint counter-terrorism training and exercises.

Conclusion

Enhancing security measures at the border without stifling the free flow of goods, services and people is critical for both Ontario and New York. The dominant view of both Roundtables was that the respective federal governments must begin allocating greater resources to border facilitation. To facilitate such action, Ontario and New York, together, were able to identify five priority action items. They include: adding more Custom Service inspectors and Border Patrol agents at border crossings; using advanced technology to expedite and/or pre-clear individuals crossing the border; using advanced technology on cargo to expedite and/or pre-clear border crossings for drivers and delivery of their goods; "reverse inspections"; improving coordination and cooperation between all authorities responsible for the border. The respective federal governments have considered each of these items and a number are being addressed.

However, these initiatives, implemented in whole or in part, can only take border efficiency so far. Less evident progress has been made with respect to establishing a "zone of confidence" or perimeter security. Ultimately the key to achieving greater border efficiency lies in creating a common North American security perimeter. This means increasing cooperation and alignment between U.S. and Canadian agencies. Effective enforcement at the *perimeter* – initially at points of origin, then at Canadian points of entry – would lessen the need for inspections at the land border.

Canada and the U.S. have accomplished much over the past six months. The *Joint Statement of Cooperation on Border Security and Migration Issues* and the *Smart Border Declaration*, preceded by an agreement on visa convergence, represent major achievements in trans-border cooperation. Each federal government has also used its most recent budget to devote significantly greater resources to border management. Moreover, DFAIT's March 8, 2002 statement announcing that Canada and the U.S. will have joint teams of customs officials in the ports of Vancouver, Montreal, Halifax, Seattle-Tacoma and Newark to target marine containers destined for either country at their first port of arrival into North America, represents a small but significant step toward securing an efficient flow of goods across the Canada-U.S. border.

Now is the time to build on this record of achievement by expanding the scope of cooperation between the U.S. and Canada. If the two countries could negotiate a broader understanding on customs and immigration, not only at Canadian points of entry, but at initial points of origin as well, the U.S. would be much more inclined toward adopting Canadian proposals such as Customs Self-Assessment, international zones, etc., that are important in facilitating economic exchange across the border.

Table ronde
sur les enjeux frontaliers

Rapport conjoint de la table ronde

sur les enjeux frontaliers New York – Ontario

avril 2002

Les échanges entre les États-Unis et le Canada sont les relations les plus importantes en leur genre au monde. Les échanges transfrontaliers entre les États–Unis et le Canada s'élèvent à plus de 1,4 milliard de dollars américains par jour en matière de commerce et à plus de 200 millions de personnes par an. La portion de ces échanges entre l'État de New York et l'Ontario constitue une part importante des échanges totaux. En 2000, les échanges entre New York et l'Ontario ont dépassé les 20 milliards de dollars américains (soit 30 milliards de dollars Canadiens).

En reconnaissance de cette relation importante et des retombées pour les deux économies, l'État de New York et la province de l'Ontario collaborent étroitement pour créer des conditions à la frontière et dans les environs qui encouragent les échanges et les déplacements efficaces. Les deux gouvernements soutiennent plusieurs groupes de travail permanents axés sur les questions relatives aux échanges commerciaux et à la frontière. En 2001, le premier sommet économique New York – Ontario a eu lieu, dont une part importante a été consacrée aux questions frontalières.

Les événements tragiques du 11 septembre ont souligné le besoin pour les deux gouvernements de faire une priorité des discussions sur la sécurité frontalière. Il est devenu clair qu'il n'a jamais plus opportun pour les deux gouvernements d'analyser les questions d'intérêt mutuel relatives à l'économie et à la sécurité, afin de soutenir une politique frontalière exhaustive et coordonnée.

Peu après les attaques terroristes, le premier ministre Mike Harris et le gouverneur George E. Pataki ont convié leurs spécialistes de la sécurité respectifs, les chefs d'entreprises et les responsables gouvernementaux à s'assembler et à faire des recommandations sur les mesures pouvant être mises en œuvre par les entreprises, les voyageurs et les gouvernements à tous les niveaux.

Le 2 novembre 2001, l'Ontario a tenu à Toronto une table ronde sur les questions frontalières, sous la direction du ministre du Développement économique et du Commerce, l'honorable Robert Runciman, député. Un peu plus tard, le 28 novembre 2001, New York a tenu sa table ronde à Buffalo, laquelle était menée par le gouverneur Pataki et le président de l'*Empire State Development*, Charles A. Gargano.

À la suite des deux tables rondes, l'Ontario et New York ont tous deux publié un rapport décrivant les idées et propositions qui ont été mises de l'avant durant les discussions respectives. Ce rapport conjoint se veut un suivi aux deux tables rondes, afin d'en souligner les thèmes communs et les invitations à passer à l'action. Il incorpore les réponses respectives, jusqu'à maintenant, de New York et de l'Ontario.

Les deux tables rondes ont été confrontées au même défi : comment s'assurer que les personnes et les activités commerciales légitimes puissent traverser la frontière sans entraves indues, tout en instaurant des mesures permettant d'identifier, de décourager et de détenir les criminels potentiels.

Dès le départ, les participants de chacune des tables rondes se sont mis d'accord pour élargir ou définir davantage le concept de « frontière intelligente » dans le contexte d'une « zone de confiance ».

- L'approche de la « frontière intelligente » repose sur l'utilisation de technologies de pointe, telles que la biométrie ou les codes à barres, afin de protéger directement et de contrôler rapidement les personnes et le commerce traversant la frontière commune.

- La « zone de confiance » repose sur la confiance et la collaboration importantes qui existent déjà entre les États-Unis et le Canada. Une « zone de confiance » fonctionnant bien permettrait un mouvement relativement libre à travers la frontière Canada – États-Unis en faisant en sorte, le plus possible, que l'inspection et l'interdiction ait lieu à l'étranger ou au premier point d'entrée en Amérique du Nord.

En utilisant ces concepts comme cadre de travail, l'Ontario et New York ont identifié les actions prioritaires suivantes devant être considérées par les gouvernements fédéraux respectifs :

- Ajouter des inspecteurs des douanes et des agents de la patrouille frontalière aux postes frontaliers. Cette mesure allègerait la congestion à la frontière entraînée par les nouvelles mesures de sécurité instaurées depuis le 11 septembre. Comme l'été approche, cette mesure est considérée critique pour l'industrie touristique. La loi présentée au Congrès pour allouer des fonds à la dotation en personnel à la frontière, la *Customs Border Security Act of 2001* (HR 3129), n'a pas encore été adoptée; les législateurs doivent respecter les engagements qu'ils ont pris à l'automne.

- Utiliser des technologies de pointe pour accélérer ou précontrôler le passage des personnes qui traversent la frontière. Les personnes qui sont identifiées comme posant un risque peu élevé peuvent être contrôlées instantanément à la frontière si elles ont participé à un programme de biométrie. La participation serait volontaire; les voyageurs qui sont préoccupés par les questions de confidentialité peuvent choisir les contrôles plus lents.

- Utiliser des technologie de pointe pour le fret afin d'accélérer ou de précontrôler les conducteurs et la livraison de leurs marchandises. Placer des codes à barres sur les marchandises lorsqu'elles sont encore dans l'entrepôt donnerait la possibilité de les inspecter loin de la frontière congestionnée, et permettrait en outre aux agents de déterminer le parcours des marchandises avant qu'elles ne parviennent à la frontière. Les conducteurs de camions participeraient à un programme de biométrie. Leurs marchandises précontrôlées arriveraient ainsi à destination encore plus rapidement qu'avant le 11 septembre.

- « Inspections inversées ». Les douaniers des États-Unis et du Canada pourraient installer des postes d'inspection de l'autre côté de la frontière. Cette mesure contribuerait à diminuer la vulnérabilité aux attaques terroristes des ponts et tunnels qui relient les deux pays.

- Améliorer la coordination et la coopération entre toutes les autorités responsables de la frontière. Afin de mettre en œuvre les réformes

nécessaires pour atteindre les objectifs d'efficacité et de sécurité, l'accord sur les technologies, les politiques et les procédures sera essentiel. Il n'est pas nécessaire de compromettre la souveraineté nationale si les communications sont efficaces et que les normes sont élevées.

New York et l'Ontario continuent de recommander fortement l'application rapide des recommandations des tables rondes. Les deux États ainsi que leurs dirigeants clés, Charles A. Gargano, président, *Empire State Development*; Robert Runciman, ministre du Développement économique et du Commerce de l'Ontario; James Kallstrom, conseiller politique principal auprès du gouverneur en matière de contre-terrorisme, *New York State Office of Public Security*; Norman Inkster et Lewis MacKenzie, conseillers principaux en matière de sécurité auprès du gouvernement de l'Ontario; Joseph H. Boardman, commissaire, *New York State Department of Transportation*; et Brad Clark, ministre des Transports de l'Ontario, se sont engagés à collaborer étroitement avec leurs homologues à tous les niveaux du gouvernement pour remédier aux problèmes frontaliers cruciaux.

Mesures prises en Ontario depuis le 11 septembre 2001
L'amélioration de la sécurité frontalière et la protection de la relation commerciale vitale de l'Ontario et des États-Unis sont devenues des priorités urgentes pour le gouvernement de l'Ontario à la suite des événements du 11 septembre 2001.

Le gouvernement de l'Ontario a agi rapidement et de manière décisive non seulement pour dissiper les craintes des Ontariennes et Ontariens concernant leur sécurité ainsi que leur bien-être économique, mais également pour rassurer les États-Unis en matière de sécurité. Immédiatement après les attaques à New York et à Washington, le premier ministre Harris et le ministre du Développement économique et du Commerce, Bob Runciman, ont fait connaître la position de l'Ontario au gouvernement canadien. Au cours d'un débat spécial au parlement au mois de septembre, le premier ministre Harris a demandé au gouvernement fédéral « d'harmoniser » et de coordonner les procédures douanières afin de créer un périmètre de sécurité nord-américain commun.

Dans sa lettre du 6 novembre 2001 au premier ministre Chrétien, le premier ministre Harris a affirmé son soutien à l'égard du périmètre de sécurité et souligné le besoin pour le Canada et les États-Unis de collaborer pour créer une frontière plus sécuritaire, tout en assurant l'échange efficace des biens et services entre les deux nations. Le premier ministre a également répété son appel en faveur d'un périmètre de sécurité nord-américain lors d'un discours à la *Canadian Society of New York* prononcé le 5 février, puis durant son voyage à Windsor pour rencontrer le gouverneur du Michigan, John Engler, le 6 mars.

Le ministre Runciman a prolongé ces actions par des lettres aux ministres Pettigrew et Tobin pour leur faire part de ses préoccupations, puis il a rencontré Brian Tobin (alors ministre fédéral de l'Industrie) le vendredi 30 novembre. (Remarque : les discussions relatives aux questions frontalières ont commencé avant les événements du 11 septembre. Dès juin 2001, le ministre Runciman présentait à l'ambassadeur du Canada aux États-Unis l'idée de « zones de rétention » à l'écart des frontières pour faciliter le précontrôle.)

Le premier ministre Harris et le ministre Runciman ont rencontré les dirigeants politiques des États de New York et du Michigan. Le 16 octobre, le premier ministre et le ministre se sont rendus à New York pour rencontrer leurs homologues (le gouverneur Pataki et Charles Gargano, président de l'*Empire State Development*) pour discuter de l'importance des mesures de tous les gouvernements afin de maintenir une circulation fluide à la frontière. Ces rencontres ont été suivies par le sommet économique New York – Ontario qui s'est tenu les 25 et 26 juin 2001.

Le 6 mars 2002, le premier ministre Harris a rencontré le gouverneur du Michigan, John Engler, pour discuter d'une gamme de questions bilatérales. Lors de la conférence de presse qui a suivie, le gouverneur a déclaré que « le côté américain avait la responsabilité de renforcer et d'effectuer le genre d'investissement à la frontière qu'avait effectué précédemment le Canada » et a indiqué que « c'est ce qu'accomplit le budget du président Bush ». Le premier ministre Harris a réitéré son « soutien enthousiaste à l'égard du périmètre de sécurité, » et a déclaré qu'il « voulait que le Canada soit à l'intérieur du périmètre » et qu'à cette fin, il était ouvert à l'idée « d'accepter mutuellement les normes de l'autre partie, y compris en matière d'immigration. » Le premier ministre et le gouverneur ont convenu qu'un sommet économique conjoint aurait lieu les 13 et 14 juin à Windsor et Detroit. Ce sommet comprendra une composante frontalière.

Les ministères individuels du gouvernement de l'Ontario ont également réagi aux événements du 11 septembre. À la mi-février, le ministère du Solliciteur général a organisé un sommet sur le contre-terrorisme à Niagara Falls. Le sommet a réuni des agents de haut rang des services de police d'incendie et d'urgence ainsi que des conférenciers du Canada, des États-Unis, du Royaume-Uni et d'Israël. Les thèmes communs communiqués par les délégués comprenaient la collaboration dans la lutte contre le terrorisme, le partage des renseignements en matière de contre-terrorisme, le soutien du gouvernement par le financement de la planification et de la mise en œuvre de la réponse d'urgence et la sensibilisation du public.

Le ministre des Services aux consommateurs et aux entreprises, Norm Sterling, qui sert également de ministre des Transports de l'Ontario, a répondu au besoin de relever les mesures de sécurité en écrivant à Tom Ridge, directeur, *U.S Homeland Security* afin d'inviter son organisme à participer à une discussion ouverte pour faire en sorte que les documents démographiques de l'Ontario, tels que les certificats de naissance, soient conformes aux exigences des États-Unis. Le 6 mars 2002, le ministère du Développement économique et du Commerce et le ministère des Transports ont tenu une réunion conjointe des intervenants pour solliciter le point de vue de l'industrie et les priorités en matière de planification des mesures d'urgence à la frontière.

Lors d'une conférence sur les frontières qui a eu lieu à Albany, New York, le 13 mars, le ministre du Tourisme, de la Culture et des Loisirs de l'Ontario Hudak et le commissaire délégué au *Marketing, Advertising and Tourism for Empire State Development* de New York, Brian Akley, ont convenu de constituer un comité consultatif pour encourager le tourisme réciproque. Il a également été annoncé qu'un projet pilote binational Ontario-Niagara appelé *Open Doors*, un concept importé d'Écosse, *commencerait* à l'automne 2002.

L'Ontario a également mis sur pied une gamme de mesures spécifiques et a prévu des lois contre la menace du terrorisme. En septembre et au début d'octobre, le premier ministre Harris a annoncé une gamme de mesures antiterroristes que le gouvernement de l'Ontario mettrait en œuvre, dont :

- La nomination de Norman Inkster, commissaire de la GRC à la retraite, et Lewis Mackenzie, major-général à la retraite, à titre de conseiller en sécurité auprès du gouvernement provincial;
- l'amélioration de la capacité de l'Ontario de faire face à des urgences à grande échelle grâce à un examen exhaustif de nos plans d'intervention en cas d'urgence.

À la suite des événements du 11 septembre 2001, le premier ministre Harris a agi rapidement pour améliorer l'état de préparation de la province en cas d'urgence et sa capacité antiterroriste en investissant près de 40 millions de dollars dans les initiatives de sécurité publique, le soutien économique, l'aide aux victimes d'actes criminels et leurs familles, ainsi que la résolution des questions touristiques. Cet investissement comprenait le doublement du budget de *Mesures d'urgence Ontario* afin d'améliorer sa capacité de répondre aux urgences et d'aider les municipalités. L'investissement a également permis de créer l'Équipe provinciale d'intervention en cas d'urgence, une nouvelle unité d'intervention rapide de la Police provinciale de l'Ontario qui sera spécialement équipée pour lutter contre les menaces terroristes, et une Unité de lutte contre le terrorisme qui enquêtera et localisera les terroristes et leurs partisans.

De plus, l'Ontario a également mis en œuvre des plans visant à :

- exiger que toutes les municipalités maintiennent des plans d'intervention d'urgence et forment leurs employés en conséquence;
- collaborer avec les propriétaires et les exploitants des grands édifices et des établissements publics afin d'élaborer des programmes d'intervention d'urgence appropriés;
- préparer des lois augmentant la sécurité des documents (comme les certificats de naissance) et prendre des mesures pour assurer la sécurité des renseignements pouvant poser une menace;
- agir de concert avec le gouvernement fédéral pour faire en sorte que les non-résidents en attente d'une audience d'immigration et qui requièrent des mesures de sécurité élevées soient détenus dans une institution à sécurité maximale;
- déterminer quelles sont les ressources ou les lois supplémentaires qui sont nécessaires pour que « l'Ontario demeure sécuritaire ».

L'Ontario a présenté une loi visant à créer un Plan provincial antiterroriste et à établir des mesures de gestion des situations d'urgence. Le plan décrit les dispositions et les mesures qui seraient prises par le gouvernement de l'Ontario, les municipalités et les services de police locaux pour maintenir la confiance du public et sauvegarder la santé, la sécurité, le bien-être et la propriété des citoyens en cas d'incident terroriste.

La *Loi sur les mesures d'urgence* exigerait, entre autres, que les municipalités et les ministères provinciaux effectuent des évaluations des risques et identifient les infrastructures critiques dans le cadre de l'élaboration de programmes d'urgence. De plus, la loi présenterait aux municipalités des normes uniformes en matière de plans

d'urgence et centraliserait les archives des plans d'urgence dans l'organisme Mesures d'urgence Ontario.

Mesures prises par l'État de New York depuis le 11 septembre 2001
En réponse aux attaques horribles du 11 septembre, le gouverneur Pataki a créé par décret l'organisme *New York State Office of Public Security* le 10 octobre 2001. James K. Kallstrom, ancien directeur adjoint responsable de la division de New York du *Federal Bureau of Investigation*, est le premier directeur de l'organisme. M. Kallstrom a été nommé conseiller politique principal en matière de contre-terrorisme auprès du gouverneur, et John W. Scanlon, qui était auparavant chef de patrouille du *New York City Police Department*, a été nommé directeur. La mission de l'*Office*, telle que décrite dans le décret du gouverneur, consiste à « surveiller, diriger et coordonner les ressources de sécurité publique et d'examiner les politiques, les protocoles et les stratégies de sécurité publique des organismes de l'État, dont, sans s'y limiter, la *Division of State Police*, la *Division of Military and Naval Affairs*, le *State Emergency Management Office*, le *Department of Health*, le *Department of Environmental Conservation*, la *Division of Criminal Justice Services*, le *Department of State*, l'*Office of Technology* et le *Department of Transportation*.

L'*Office of Public Security* est responsable de la préparation en matière de contre-terrorisme à tous les niveaux, de la prévention à la détection, de la réponse au rétablissement à la suite d'un acte terroriste perpétré dans l'État de New York.

- En novembre 2001, l'*Office of Public Security* a formé un *Executive Committee for Law Enforcement*, réunissant les chefs de police locaux et des comtés, ainsi que les *State Police Troop Commanders*, dans le cadre d'une structure permettant d'enrôler dans la guerre contre le terrorisme intérieur les 30 000 officiers de police à l'œuvre hors de la ville de New York. Cela a été accompli dans le cadre de la division de l'État en 16 zones de contre-terrorisme, en vue de publier sur une base régionale les avis et renseignements concernant le terrorisme.
- Le 29 janvier 2002, le gouverneur a dévoilé le *Counter-Terrorism Network*, un système de communications sécuritaires et encodées installé sur un terminal de bureau, afin de communiquer les alertes, les avis et les renseignements documentaires concernant le terrorisme aux 543 services de police oeuvrant dans l'État.

L'État de New York et l'Ontario : efforts et initiatives coopératifs de sécurité
La vitalité des échanges et du commerce sur le continent nord-américain doit être préservée et développée, même pendant que nous rehaussons nos efforts pour entraver les déplacements des terroristes et de leurs ressources. La frontière nord est une voie permettant la prospérité économique; toutefois, elle représente dans le contexte des événements du 11 septembre une des plus grandes vulnérabilités de notre nation. Selon les statistiques des douanes des États-Unis, chaque année 3,4 millions de véhicules transportant des passagers et 721 000 véhicules commerciaux traversent le Peace Bridge en provenance du Canada; 1,7 million de véhicules transportant des passagers et 486 000 véhicules commerciaux entrent dans l'État de New York par Buffalo; 2 millions de véhicules transportant des passagers traversent le Rainbow Bridge; 530 000 véhicules transportant des passagers traversent le Whirlpool Bridge et 1 million de véhicules transportant des passagers et 400,000 véhicules

commerciaux traversent aux États-Unis au poste du Lac Champlain.

- Les cadres supérieurs de l'*Office of Public Security* ont assisté au sommet sur le contre-terrorisme organisé par le ministère du Solliciteur général qui a eu lieu à Niagara Falls à la mi-février afin d'échanger des idées et des renseignements sur une approche collaboratrice visant à enrayer le terrorisme.
- La *New York State Police*, de concert avec l'*Office of Public Security*, ajoutera 120 agents de la sûreté de l'État qui seront affectés à des *Troop Commands* à proximité de la frontière nord, dans le but de rehausser les inspections des personnes et véhicules en provenance du Canada. Ces agents recevront une formation en contre-terrorisme qui sera offerte par le DVJS. Le gouverneur a alloué une somme de 1,5 million de dollars à cet effort.
- À titre de recommandation supplémentaire, l'*Office of Public Security* soutient la proposition de la *State Police* de mettre sur pied un programme de regroupement pour renforcer les efforts du *Integrated Border Enforcement Team* (IBET) à la réserve indienne d'Akwesasne, laquelle chevauche les comtés de Franklin et de St. Lawrence dans l'État de New York et les provinces du Québec et de l'Ontario, au Canada. La réserve a été identifiée comme un refuge pour le trafic d'étrangers, d'armes, de narcotiques et d'autres contrebandes entre les États-Unis et le Canada en raison des nombreuses zones et des franchissements de cours d'eau situés dans les limites de la réserve et qui ne sont pas surveillés. Le concept de l'IBET regrouperait la *State Police*, la *Border Patrol*, le *Customs Service* et l'*INS* en un point central, en coopération directe avec le service de police de la réserve d'Akwesasne.
- L'*Office of Public Security* a rencontré de nombreux organismes concernant la sécurité de la frontière nord, dont la *New York State Police Troop Commands* laquelle a juridiction sur la frontière et la zone de la réserve d'Akwesasne; le *District Attorney's Offices for Franklin and Niagara County*, le *New York State Liquor Authority* et l'*Office of Tax Enforcement*. À l'échelon fédéral, l'*Office* a dialogué avec le commissaire de l'*Immigration & Naturalization Service*, le commissaire du *U.S. Customs*, la *Coast Guard*, la *Border Patrol* et le *U.S. Attorney for the Western District of New York*, ainsi que la Gendarmerie royale du Canada, les douanes du Canada, le Service canadien du renseignement de sécurité et le Service canadien du renseignement de sécurité Ontario.

Transport

Le 19 novembre, le *New York State Department of Transportation* (NYSDOT) et le ministère des Transports de l'Ontario ont coanimé à Niagara Falls, en Ontario, une réunion d'environ 70 représentants d'organismes gouvernementaux (fédéraux, des États, des provinces, des comtés, des régions et des villes) et des sociétés de transport (dont les organismes responsables du transport ferroviaire, des aéroports et des ponts) du Sud de l'Ontario et de l'Ouest de New York. Cette réunion a constitué la première étape pour réunir les intervenants du domaine du transport afin qu'ils discutent des efforts et des activités en cours, qu'ils identifient les questions et préoccupations principales et qu'ils dégagent un cadre de travail pour les activités de suivi. La rencontre a constitué un premier pas très productif : selon les renseignements obtenus, le MTO et le NYSDOT ont pris l'initiative d'élaborer des recommandations et une structure (le groupe de travail binational sur la stratégie en matière de transport, un comité directeur et des sous-comités) pour faire progresser ces efforts. Les intervenants privés et les organismes d'inspection fédéraux devront y participer. Le NYSDOT et le MTO ont

déterminé qu'un comité directeur permettra de guider les efforts globaux d'élaboration d'un plan d'action et d'établissement des priorités afin de faire progresser ces efforts.

Le comité directeur est composé du NYSDOT, du MTO, de Transports Canada, de la *U.S. Federal Highway Administration*, de la *Peace Bridge Authority* (PBA), de la Commission du pont de Niagara Falls, de la région de Niagara (RMN) et du *Greater Buffalo and Niagara Regional Transportation Council* (GB-NRTC). Sur la base des questions identifiées lors de la réunion du groupe de travail du 19 novembre 2001 qui ont ensuite été raffinées par le comité directeur, trois sous-comités interactifs ont été établis pour prendre en charges certaines activités.

Le sous-comité sur les renseignements et les données, coprésidé par le GB-NRTC et le RMN, résumera le contexte, les défis et les initiatives planifiées actuellement pour améliorer les voyages transfrontaliers dans la région binationale. Ces activités comprendront un effort intégré de cartographie et de modélisation des installations de transport transfrontalier. Le sous-comité sur les passages à la frontière, coprésidé par le PBA et le NFBC, identifiera les obstacles à l'augmentation des échanges régionaux et du tourisme ainsi que les procédures permettant de maintenir la sécurité et l'efficacité des passages à la frontière. Le sous-comité sur les infrastructures de transport, coprésidé par le MTO et le NYSDOT, se penchera sur deux sous-tâches : une stratégie de transport multimodes (dirigée par le MTO) et une stratégie de STI pour la zone frontalière partagée (dirigée par le NYSDOT). Le MTO élabore actuellement le mandat qui sera donné par contrat à un consultant afin d'élaborer une stratégie exhaustive de transport portant sur toute la région binationale. L'objectif est d'améliorer l'efficacité des déplacements des biens et des personnes. Le NYSDOT effectue des progrès dans ses efforts pour élaborer le contrat d'un consultant qui dressera le plan stratégique d'une architecture STI appliquée aux passages frontaliers et aux corridors commerciaux. Les efforts initiaux porteront sur les passages dans l'Ouest de l'État de New York. Ces deux efforts débuteront au début de l'automne et seront accomplis à la fin du printemps suivant. Les trois sous-comités inviteront les autres membres du groupe de travail ainsi que les autres intervenants à participer aux travaux.

Une réunion du groupe de travail binational sur la stratégie en matière de transport est prévue à l'automne 2002 afin de discuter du progrès des sous-comités et pour solliciter les commentaires du groupe de travail.

En plus du groupe de travail binational sur la stratégie en matière de transport, le MTO et le NYSDOT se sont réunis avec le *Michigan DOT*, le USDOT, Transports Canada et les exploitants des ponts et tunnels internationaux pour discuter, coordonner et partager les meilleures pratiques et les renseignements sur l'évaluation des menaces, les mesures de protection et les interventions d'urgence pour les passages et les approches des ponts et tunnels internationaux. Ce groupe prévoit tenir un atelier à l'automne pour les propriétaires et exploitants d'établissements, les autres intervenants intéressés et les spécialistes en sécurité. Par la suite, il sera possible d'élaborer un cadre de travail en matière de meilleures pratiques. Dans le cadre de ces efforts, le MTO, le NYSDOT et le Michigan DOT ont commencé à discuter de la coordination de la planification des passages transfrontaliers en cas d'urgence et des plans de gestion de la circulation, dont les protocoles de communication concernant les incidents futurs.

Initiatives conjointes États-Unis – Canada

Le 12 décembre 2001, l'honorable John Manley, (alors ministre des Affaires étrangères et président du Comité spécial du Cabinet sur la sécurité publique et l'antiterrorisme) et l'ancien gouverneur Tom Ridge, directeur de l'*Office of Homeland Security* aux États-Unis, ont signé une déclaration en vue de créer une *Frontière intelligente pour le XXIe siècle* entre le Canada et les États-Unis.

Concordant avec les idées soulevées lors des tables rondes de New York et de l'Ontario, la *Déclaration sur la frontière intelligente* précise un plan d'action en 30 points reposant sur quatre piliers, lequel vise une collaboration pour identifier et traiter les risques de sécurité tout en accélérant efficacement la circulation légitime des personnes et des biens à la frontière entre le Canada et les États-Unis.

La déclaration comprend 21 nouveaux objectifs et est fondée sur neuf autres initiatives États-Unis - Canada récentes qui ont été énoncées dans les huit points de la déclaration conjointe de coopération sur la sécurité de la frontière et les migrations régionales du 3 décembre 2001 et dans une entente entre le FBI et la GRC visant à améliorer l'échange des données sur les empreintes digitales, conclue à la même date.

Les nouveaux objectifs contenus dans le *Plan d'action pour la création d'une frontière sûre et intelligente* sont les suivants :

Circulation sécuritaire des personnes :

- élaborer et déployer une carte d'identité sécuritaire pour les résidents permanents;
- reprendre, évaluer et élargir le projet pilote NEXUS au poste frontalier Sarnia-Port Huron et discuter de son extension au transport aérien;
- examiner les pratiques et procédures d'examen initial des demandeurs d'asile et des réfugiés;
- mettre en œuvre l'accord sur le précontrôle entre le Canada et les Etats-Unis, recommencer le précontrôle en transit à l'aéroport de Vancouver et étendre cette mesure aux autres aéroports;
- partager l'information préalable sur les voyageurs et le dossier passager pour les vols en transit et les vols entre le Canada et les États-Unis;
- passer en revue la présence des douanes et de l'immigration ainsi que leurs pratiques dans les gares maritimes internationales;
- élaborer conjointement une base de données automatisée sur l'immigration;
- fournir un soutien technique international.

Circulation sécuritaire des biens :

- établir des systèmes complémentaires pour le traitement commercial, dont des programmes axés sur la vérification;
- élaborer une approche intégrée pour traiter le fret routier, ferroviaire et maritime loin de la frontière;
- établir des critères pour la création de petits établissements frontaliers conjoints éloignés;
- partager les données douanières;

- échanger renseignements et analyses pour repérer les conteneurs maritimes en transit.

Infrastructure sécuritaire :

- collaborer pour obtenir les ressources conjointes et les coordonnées nécessaires aux améliorations physiques et technologiques à l'infrastructure de la frontière et du corridor commercial;
- déployer des technologies compatibles pour le déplacement sécuritaire des biens et des personnes;
- évaluer les menaces et protéger les transports transfrontaliers et d'autres infrastructures critiques;
- finaliser l'accord sur la sécurité aérienne comparable ou équivalente et les normes en matière de formation.

Coordination et partage des renseignements :

- aborder les défis légaux et pratiques du traitement conjoint des déportés;
- mettre en vigueur les lois sur le terrorisme;
- partager les renseignements préalables sur les personnes et les organismes dont il a été déterminé qu'elles recueillent des fonds pour le terrorisme;
- approfondir le dialogue et l'engagement à l'égard de la formation des exercices conjoints en contre-terrorisme.

Conclusion

L'amélioration des mesures de sécurité à la frontière, sans entraver la libre circulation des biens, des services et des personnes est critique, tant pour l'Ontario que New York. Le point de vue dominant des deux tables rondes était que les gouvernements fédéraux respectifs doivent commencer à allouer davantage de ressources pour faciliter le travail aux frontières. Afin de favoriser de telles mesures, l'Ontario et l'État de New York, ensemble, ont pu identifier cinq actions prioritaires. Elles comprennent : l'ajout des inspecteurs des douanes et des agents de la patrouille frontalière aux postes frontaliers; l'utilisation des technologies de pointe pour accélérer ou précontrôler le passage des personnes qui traversent la frontière; l'utilisation des technologies de pointe pour le fret afin d'accélérer ou de précontrôler les conducteurs et la livraison de leurs marchandises; les « inspections inversées »; l'amélioration de la coordination et de la coopération entre toutes les autorités responsables de la frontière. Les gouvernements fédéraux respectifs ont étudié chacune de ces actions prioritaires et en appliquent quelques-unes actuellement.

Toutefois, ces initiatives, qu'elles soient mises en œuvre intégralement ou partiellement, peuvent améliorer l'efficacité frontalière jusqu'à un certain point seulement. Les progrès concernant l'établissement d'une « zone de confiance » ou d'un périmètre de sécurité sont moins apparents. En bout de ligne, la clé permettant d'atteindre une plus grande

efficacité à la frontière repose sur la création d'un périmètre nord-américain de sécurité commun. Cela signifie augmenter la collaboration et l'harmonisation entre les organismes des États-Unis et du Canada. L'application efficace au *périmètre* – initialement aux points d'origine, puis aux points d'entrée au Canada – réduirait la nécessité de procéder à des inspections à la frontière terrestre.

Le Canada et les États-Unis ont accompli beaucoup de choses au cours des six derniers mois. La déclaration conjointe de coopération sur la sécurité de la frontière et les migrations régionales et la Déclaration sur la frontière intelligente, précédées d'un accord sur la convergence des visas, sont des réalisations importantes en matière de collaboration transfrontalière. Chaque gouvernement fédéral a également utilisé son budget le plus récent pour allouer des ressources considérablement plus importantes à la gestion frontalière. De plus, la déclaration du MAECI, le 8 mars 2002, annonçant que le Canada et les États-Unis déploieront des équipes conjointes de douaniers aux ports de Vancouver, Montréal, Halifax, Seattle-Tacoma et Newark pour cibler dès leur arrivée dans un port d'Amérique du Nord les conteneurs maritimes à destination de l'un des deux pays, représente une étape modeste mais significative dans l'établissement d'une circulation efficace des biens à la frontière Canada – États-Unis.

Il est maintenant temps de poursuivre dans la foulée de ces réalisations en élargissant la portée de la collaboration entre les États-Unis et le Canada. Si les deux pays peuvent négocier un accord élargi en matière de douanes et d'immigration, non seulement aux points d'entrée au Canada, mais également aux points d'origine, les États-Unis seraient davantage enclins à adopter des propositions canadiennes telles que l'autocotisation des douanes, les zones internationales et bien d'autres, qui sont importantes pour faciliter les échanges transfrontaliers.